KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS (EU) 2019/903,

annettu 29 päivänä toukokuuta 2019,

ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vahvistamisesta 1 päivänä tammikuuta 2020 alkavalle ja 31 päivänä joulukuuta 2024 päättyvälle kolmannelle viiteajanjaksolle

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 ([1]) ja erityisesti sen 11 artiklan 3 kohdan a alakohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Asetuksessa (EY) N:o 549/2004 edellytetään, että komissio vahvistaa kullekin viiteajanjaksolle unionin laajuiset suorituskykytavoitteet suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla, jotka ovat turvallisuus, ympäristö, kapasiteetti ja kustannustehokkuus. Näitä tavoitteita koskevat täytäntöönpanosäännöt on annettu komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2019/317 ([2]). Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 9 artiklan 4 kohdassa edellytetään erityisesti, että komissio vahvistaa yhdessä unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa seuraavat arvot: unionin laajuinen ”määritettyjen kustannusten perusarvo”, unionin laajuinen ”määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo”, varoituskynnykset, joiden ylittyessä jäsenvaltiot voivat pyytää suorituskykysuunnitelmiin sisältyvien suorituskykytavoitteiden tarkistamista, sekä samanlaisessa operatiivisessa ja talousympäristössä toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien vertailuryhmät. Määritettyjen kustannusten vahvistaminen perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004 ([3]) 15 artiklaan.

(2) Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kalenterivuodet 2020–2024 kattavalle kolmannelle viiteajanjaksolle, unionin laajuiset perusarvot, varoituskynnykset ja vertailuryhmät olisi vahvistettava ennen 1 päivää kesäkuuta 2019, jotta komissiolle viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2019 niiden arviointia varten toimitettavien suorituskykysuunnitelmien laatimiseen jäisi aikaa.

(3) Komissio nimesi 16 päivänä joulukuuta 2016 asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan 2 kohdan ja komission täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2016/2296 ([4]) mukaisesti yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn tarkastuselimen avustamaan sitä suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanossa.

(4) Kolmatta viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden hyväksymisen helpottamiseksi suorituskyvyn tarkastuselin toteutti komission puolesta sidosryhmien kuulemisen 20 päivän kesäkuuta 2018 ja 16 päivän tammikuuta 2019 välisenä aikana. Kuuleminen kattoi kaikki asetuksen (EY) N:o 549/2004 10 artiklan 3 kohdassa luetellut sidosryhmät, mukaan luettuina ilmatilan käyttäjät, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat sekä henkilökuntaa edustavat ammatilliset järjestöt, ja siinä käsiteltiin suorituskykytavoitteiden alustavia vaihteluvälejä sekä suorituskykytavoitteiden ja muiden arvojen määrittämisessä sovellettavaa lähestymistapaa ja menetelmää.

(5) Suorituskyvyn tarkastuselin toimitti komissiolle loppukertomuksensa 22 päivänä helmikuuta 2019. Kertomuksessa otetaan huomioon täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2019/317 tehdyt muutokset, asiaan liittyvät sidosryhmien huomautukset sekä Eurocontrolin tilasto- ja ennustepalvelun (STATFOR) ja lentoreittimaksujen keskustoimiston laatimat tuoreimmat tilastotiedot ja ennusteet kolmannelle viiteajanjaksolle. Suorituskyvyn tarkastuselimen kertomuksessa esitetään oletukset ja perustelut, joihin ehdotetut tavoitteet, perusarvot, varoituskynnykset ja vertailuryhmät perustuvat.

([1]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1.

([2]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/317, annettu 11 päivänä helmikuuta 2019, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 390/2013 ja (EU) N:o 391/2013 kumoamisesta (EUVL L 56, 25.2.2019, s. 1).

([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10).

([4]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2016/2296, annettu 16 päivänä joulukuuta 2016, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn tarkastuselimeksi nimetyn riippumattoman asiantuntijaryhmän perustamisesta (EUVL L 344, 17.12.2016, s. 92).

(6) Tässä päätöksessä vahvistettavissa unionin laajuisissa suorituskykytavoitteissa otetaan huomioon suorituskyvyn tarkastuselimeltä, verkon hallinnoijalta, Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastolta, jäljempänä 'EASA', ja kansallisilta valvontaviranomaisilta saadut tiedot. Komissio järjesti lisäksi vuoden 2019 tammi- ja helmikuussa kokouksia ja tietojenvaihtoa jäsenvaltioiden, kansallisten valvontaviranomaisten, verkon hallinnoijan ja suorituskyvyn tarkastuselimen kanssa suorituskykytavoitteiden vahvistamisen kannalta merkityksellisten viimeisimpien tietojen jakamiseksi. Näissä keskusteluissa jäsenvaltioita kehotettiin päivittämään alustavat kustannustiedot ja liikenne-ennusteita koskevat tiedot. Nämä tiedot otetaan huomioon tässä päätöksessä vahvistettavissa suorituskykytavoitteissa.

(7) Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet ja perusarvot perustuvat tietoihin, jotka kattavat jäsenvaltioiden sekä Norjan ja Sveitsin maantieteelliset alueet, ja niissä käytetään reitinaikaista liikenne-ennustetta, joka ilmaistaan IFR-tapahtumina ja 18 päivänä helmikuuta 2019 päivättyyn Eurocontrolin STATFOR-perusennusteeseen perustuvina palveluyksiköinä. Tämän reitinaikaisen liikenne-ennusteen mukaan vuonna 2019 IFR-tapahtumia on 10 534 000 ja palveluyksiköitä 139 141 000, vuonna 2020 IFR-tapahtumia on 10 824 000 ja palveluyksiköitä 143 878 000, vuonna 2021 IFR-tapahtumia on 10 996 000 ja palveluyksiköitä 146 980 000, vuonna 2022 IFR-tapahtumia on 11 191 000 ja palveluyksiköitä 150 398 000, vuonna 2023 IFR-tapahtumia on 11 355 000 ja palveluyksiköitä 153 368 000 ja vuonna 2024 IFR-tapahtumia on 11 523 000 ja palveluyksiköitä 156 359 000.

(8) Unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vahvistamisessa olisi otettava huomioon taloudelliset sekä turvallisuuteen, ympäristöön ja toimintaan liittyvät näkökohdat. On löydettävä tasapaino sen varmistamiseksi, etteivät haitat tai haittojen yhdistelmä ole suurempia kuin odotetut hyödyt. Sen vuoksi kolmatta viiteajanjaksoa koskevissa unionin laajuisissa suorituskykytavoitteissa olisi otettava huomioon suorituskyvyn kannalta keskeisten osa-alueiden väliset riippuvuussuhteet tai kompromissit. Kustannustehokkuuteen ja kapasiteettiin liittyvillä suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla vahvistettavissa suorituskykytavoitteissa olisikin otettava huomioon lisäkapasiteetin tarjoamisesta aiheutuvien kustannusten ja näillä kustannuksilla mahdollisesti aikaansaatavien parannusten välinen suhde. Ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella olisi otettava huomioon se, ettei ilmaliikenteen hallinnan operatiivisia toimenpiteitä, joiden tavoitteena on minimoida polttoaineen kulutus ja vähentää siten päästöjä, aina voida toteuttaa käytännössä. Tämä johtuu operatiivisista rajoituksista, jotka liittyvät erityisesti ilma-alusten turvalliseen porrastukseen ja käytettävissä olevaan ilmaliikenteen hallintakapasiteettiin. Turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella taasen olisi otettava huomioon, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen turvallisella tavalla on ensisijainen tavoite ja että turvallisuuden olisi oltava erottamaton osa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien toiminnan suunnittelua.

(9) Tässä päätöksessä vahvistetut unionin laajuiset suorituskykytavoitteet vastaavat koko verkon suorituskyvylle asetettuja tavoitteita. Komissio ottaa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 14 ja 15 artiklan mukaisesti huomioon paikalliset olosuhteet arvioidessaan suorituskykysuunnitelmien luonnoksiin sisältyvien kansallisten suorituskykytavoitteiden tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuuden tässä päätöksessä esitettävien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

(10) Yhteistyössä EASAn kanssa laadittavat unionin laajuiset suorituskykytavoitteet turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella olisi nähtävä turvallisuudenhallinnan tehokkuuden vähimmäistasona, joka ilmaliikennepalvelujen tarjoamiseen sertifioitujen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on saavutettava. Näissä suorituskykytavoitteissa olisi otettava huomioon toisen viiteajanjakson todellinen ja tavoitteellinen suorituskyky, ja niiden olisi oltava turvallisuudenhallintajärjestelmän osatekijöitä koskevia vähimmäisvaatimuksia tiukempia. Komissio antoi EASAlle myös tehtäväksi päivittää vaatimusten täyttämisen menetelmiä ja ohjeaineistoa, joilla seurataan täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä I olevan 1 jakson 1 kohdassa ja 2 jakson 1 kohdassa vahvistettujen turvallisuusindikaattorien asianmukaista täytäntöönpanoa ja varmistetaan se. Tämän seurauksena turvallisuudenhallinnan tehokkuuden tason mittaamiskehys on tiukempi kuin toisella viiteajanjaksolla, mikä näkyy siinä, miten unionin laajuiset suorituskykytavoitteet turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella on vahvistettu kolmannelle viiteajanjaksolle. Näissä tavoitteissa olisi myös otettava huomioon asetuksen (EY) N:o 550/2004 15 a artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen SESAR-hankkeiden avulla edistettävien ilmaliikenteen hallinnan muutosten vaikutukset turvallisuuden hallintaan asettamalla keskiöön turvallisuuden varmistaminen ja turvallisuusriskien hallintatavoitteet.

(11) Tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena mitattavissa unionin laajuisissa suorituskykytavoitteissa ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella olisi otettava huomioon toisella viiteajanjaksolla saavutettu suorituskyvyn taso, ilmaliikenteen hallinnan optimoimiseksi toteutetut toimenpiteet sekä merkitykselliset tiedot suorituskyvyn tarkastuselimeltä, verkon hallinnoijalta ja kansallisilta valvontaviranomaisilta.

(12) Ilmailun ympäristövaikutukset lisääntyvät, mutta hitaammin kuin odotettiin, kun otetaan huomioon lentojen määrän kasvu toisella viiteajanjaksolla. Ilmaliikenteen hallintaverkon tehottomuudesta aiheutuvat ylimääräiset portilta portille -hiilidioksidipäästöt, jotka lasketaan vertaamalla kaikkien eurooppalaisten lentojen tosiasiallisia lentoratoja ja esteettömiä lentoratoja, ovat lentojen määrän kasvusta huolimatta pysyneet vakaina noin kuudessa prosentissa viimeisten kuuden vuoden aikana, mikä on Euroopan ilmaliikenteen hallintaverkon suunnitteluun, lentoliikennevirtojen säätelyyn sekä kapasiteetin hallintaan liittyvän ilmaliikenteen hallinnan optimoinnin ansiota. Horisontaalinen reitinaikainen lennon tehottomuus on kaiken kaikkiaan vähentynyt, ja toiselle viiteajanjaksolle asetettuun suorituskykytavoitteeseen uskotaan päästävän.

(13) Parannukset suorituskyvyn kannalta keskeisellä ympäristön osa-alueella johtuvat pääasiassa vapaan reitityksen ilmatilan (FRA) toteuttamisesta, mikä mahdollistaa lyhyemmät reitit ja Euroopan ilmatilan tehokkaamman käytön. Vapaan reitityksen ilmatilan uskotaan olevan pantu täytäntöön suurimmassa osassa Euroopan ilmatilaa vuoden 2019 loppuun mennessä ja kokonaisuudessaan vuoteen 2022 mennessä. Tämä voi rajat ylittävän vapaan reitityksen toiminnan asteittaiseen käyttöönottoon yhdistettynä johtaa suorempaan reititykseen sekä vähentää lennettyjen meripeninkulmien määrää ja lentoliikenteen aiheuttamia päästöjä, mikä puolestaan tukee ilmailun hiili-intensiteetin kestävää vähentämistä. Koska täytäntöönpano on asteittaista, on perusteltua parantaa horisontaalista reitinaikaista lennon tehokkuutta vuoteen 2022 saakka. Vuoden 2022 jälkeen horisontaalisen reitinaikaisen lennon tehokkuuden pitäisi pysyä vakaana. Tällä hetkellä suunnitteilla olevat toimenpiteet ja se huomioon ottaen, että ilma-alusten on yhä useammin vältettävä epäsuotuisia sääolosuhteita ja vaara-alueita ja että ilmaliikenteen hallinnalla on varmistettava ilma-alusten porrastusminimi, horisontaalisen reitinaikaisen lennon tehokkuuden ei odoteta parantuvan vuosina 2023 ja 2024.

(14) Lennonvarmistuspalveluista johtuvana keskimääräisenä reitinaikaisena ATFM-viivästyksenä lentoa kohti mitattavassa unionin laajuisessa suorituskykytavoitteessa kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella olisi otettava huomioon toisella viiteajanjaksolla saavutettu suorituskyvyn taso sekä merkitykselliset tiedot suorituskyvyn tarkastuselimeltä, verkon hallinnoijalta ja kansallisilta valvontaviranomaisilta.

(15) Verkon hallinnoijan dokumentaatiosta käy ilmi, että lentoliikenne on Euroopassa lisääntynyt merkittävästi toisella viiteajanjaksolla ja on nyt määrältään ennätyksellisen suurta. IFR-tapahtumat lisääntyivät toisen viiteajanjakson neljän ensimmäisen vuoden aikana 13 prosenttia ja keskimääräinen reitinaikainen ATFM-viivästys kasvoi 1,73 minuuttiin lentoa kohti vuonna 2018, kun se vuonna 2015 oli 0,73 minuuttia lentoa kohti, eli kasvua oli 137 prosenttia. Joillakin unionin alueilla, erityisesti muutamilla Euroopan ydinalueilla ja ydinalueen lähialueilla Keski-Euroopassa sijaitsevissa aluelennonjohtokeskuksissa, ilmaliikenteen hallinnan kapasiteetti ei ollut riittävä lisääntyneen liikenteen palvelemiseen. Viisi aluelennonjohtokeskusta on vastuussa yli puolesta lennonjohtokapasiteetista ja henkilöstöstä johtuneesta reitinaikaisesta ATFM-kokonaisviivästyksestä Euroopassa, eivätkä kaikki keskukset ole noudattaneet verkon operaatiosuunnitelmassa sovittuja kapasiteettisuunnitelmia. Tämä johti siihen, ettei toiselle viiteajanjaksolle asetettua unionin laajuista suorituskykytavoitetta eli 0,5 minuutin keskimääräistä ATFM-viivästystä lentoa kohti saavutettu. Kapasiteettipulan odotetaan pahenevan tulevina vuosina.

(16) Verkon hallinnoijan ja suorituskyvyn tarkastuselimen mukaan useimpien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien odotetaan kolmannen viiteajanjakson liikenne-ennuste huomioon ottaen pystyvän täyttämään kapasiteettia koskevat vaatimukset kolmannella viiteajanjaksolla. Kansallisten valvontaviranomaisten toimittamien tietojen mukaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien verkon operaatiosuunnitelmassa ehdottamassa palvelun laadussa odotetaan kuitenkin etenkin kolmannen viiteajanjakson kolmen ensimmäisen vuoden aikana esiintyvän edelleen ongelmia joissakin aluelennonjohtokeskuksissa erityisesti riittämättömästä henkilöstömäärästä johtuen. Tästä syystä järjestelmän laajuisesti 0,5 minuuttia oleva optimaalinen keskimääräinen ATFM-viivästys lentoa kohti voidaan odottaa saavutettavan vasta kolmannen viiteajanjakson lopussa. Kapasiteettipulan korjaamiseksi ja tässä päätöksessä asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi verkon hallinnoija ja suorituskyvyn tarkastuselin suosittelevat, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat toteuttavat erityisiä toimia asianomaisten aluelennonjohtokeskusten suhteen.

(17) Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella viiteajanjakson kunkin vuoden osalta olisi ilmoitettava prosentteina siten, että niissä otetaan huomioon lentoreitillä annettavien lennonvarmistuspalvelujen unionin laajuisen 'määritetyn yksikkökustannuksen' (DUC) vuosimuutos. Unionin laajuisissa suorituskykytavoitteissa kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella olisi otettava huomioon ensimmäisellä ja toisella viiteajanjaksolla saavutettu suoritustaso sekä merkitykselliset tiedot suorituskyvyn tarkastuselimeltä ja kansallisilta valvontaviranomaisilta.

(18) Vuonna 2012 alkaneen ensimmäisen viiteajanjakson alusta alkaen euroina vuoden 2017 hintoina ilmaistavat reitinaikaiset todelliset kustannukset ovat unionin tasolla pysyneet muuttumattomina, vaikka liikenne on lisääntynyt merkittävästi. Toisen viiteajanjakson kolmen ensimmäisen vuoden todelliset kustannukset ovat pienemmät kuin vastaavat määritetyt kustannukset. Tämän seurauksena lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kokonaisylijäämä on unionin laajuisesti ollut suunniteltua suurempi. Tämä yhdessä suorituskyvyn tarkastuselimen tekemän analyysin kanssa osoittaa, että useimmat lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat voivat parantaa kustannustehokkuutta entisestään kolmannella viiteajanjaksolla ja samalla vastata kapasiteettitarpeisiin. Samaan aikaan lentoliikenne ja reitinaikaiset ATFM-viivästykset ovat viime vuosina lisääntyneet huomattavasti, mikä saattaa olla merkki siitä, etteivät verkkoon toisena viiteajanjaksona investoidut resurssit olleet riittäviä. Kolmannen viiteajanjakson kustannustehokkuustavoitteilla olisi pyrittävä kustannustehokkuuden parantamiseen, mutta samalla olisi varmistettava, etteivät parannukset haittaa riittävän kapasiteetin tarjoamista.

(19) Ilmatilan käyttäjät ilmaisivat olevansa huolissaan peruutetuista tai viivästyneistä investointihankkeista, joilla on tarkoitus tarjota tarvittava kapasiteetti. Tällaisista hankkeista aiheutuvat kustannukset on usein sisällytetty osittain tai kokonaan aiempien viiteajanjaksojen määritettyihin kustannuksiin, joten ne sisältyvät maksuihin. Niitä osia ylijäämistä, jotka syntyivät lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille tarvittavien investointien toteuttamatta jättämisestä tai viivästyneestä toteuttamisesta, voitaisiin käyttää tarvittavien investointien rahoittamiseen kolmannella viiteajanjaksolla, jos niitä ei ole maksettu osinkoina osakkaille tai valtion talousarvioon. Määrittäessään pääomakustannusten laskemisessa käytettäviä korkoja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien olisi lisäksi otettava huomioon se, miten liikenne- ja kustannusriskin jakomekanismeilla rajataan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille aiheutuvia riskejä, sekä yleisesti ottaen suotuisat rahoitusehdot.

(20) Kustannustehokkuuden odotettu parantuminen kolmannella viiteajanjaksolla olisi laskettava niin, että lähtökohtana on määritetyn yksikkökustannuksen unionin laajuinen perusarvo, joka saadaan jakamalla määritettyjen kustannusten perusarvo palveluyksikköinä ilmaistulla vuoden 2019 liikenne-ennusteella. Unionin laajuisten määritettyjen kustannusten perusarvo arvioidaan suorittamalla vuosien 2015, 2016 ja 2017 todellisten kustannusten lineaarinen regressioanalyysi, ja sitä mukautetaan niin, että otetaan huomioon viimeisimmät saatavilla olevat kustannusarviot, liikenteen vaihtelut ja niiden suhde kustannuksiin.

(21) Kolmannen viiteajanjakson määritetyt kustannukset saisivat kolmannella viiteajanjaksolla unionin tasolla ylittää vain hieman määritettyjen kustannusten perusarvon tason. Tämä on perusteltua palvelun laadun parantamiseksi, erityisesti kun korjataan kapasiteettipulaa Euroopan ilmatilassa. Sekä kolmannen että toisen viiteajanjakson kattavan ajanjakson aikana lentoreitillä annettavien lennonvarmistuspalvelujen unionin laajuisen määritetyn yksikkökustannuksen vuosimuutos saisi olla -2,7 prosenttia vuodessa.

(22) Unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden lisäksi olisi otettava käyttöön varoituskynnykset, joiden ylittyessä jäsenvaltiot voivat pyytää suorituskykysuunnitelmiin sisältyvien suorituskykytavoitteiden tarkistamista. Asetuksessa (EU) 2019/317 säädetään kolmesta erityyppisestä kynnyksestä, jotka perustuvat seuraaviin muuttujiin: tosiasiallisen liikenteen poikkeama liikenne-ennusteesta tiettynä kalenterivuonna ilmaistuna prosenttiosuutena IFR-tapahtumista, tosiasiallisen liikenteen poikkeama liikenne-ennusteesta tiettynä kalenterivuonna ilmaistuna prosenttiosuutena palveluyksiköistä ja verkon operaatiosuunnitelman kausipäivitysten tuloksena saatujen viitearvojen vaihtelu. Näiden varoituskynnysten taustalla olevien tekijöiden vaihtelut voivat vaikuttaa merkittävästi lennonvarmistuspalvelujen tarjontaan sekä todellisten tulojen että kapasiteettia koskevien odotusten suhteen.

(23) Varoituskynnyksiä määritettäessä olisi Eurocontrolin STATFORin perusteella otettava huomioon liikenne-ennusteiden vaihteluvälit vähäisestä suureen kasvuun lentoreittipalveluyksiköiden ja IFR-tapahtumien osalta. Vuoden 2024 loppuun ulottuva pitkä ennustejakso sisältää epävarmuutta, joka liittyy erityisesti talouskasvuun, Yhdistyneen kuningaskunnan aikomukseen erota unionista, geopoliittisiin riskeihin, jotka voivat johtaa ilmatilan sulkemiseen ja vaihteluun liikennevirroissa, kuten toisen viiteajanjakson aikana tapahtui, sekä taloudellisten siteiden luomiseen kehittyvillä markkinoilla. Nämä riskit otetaan ennusteissa huomioon helmikuuhun 2019 mennessä käytettävissä olleiden tietojen perusteella. Talousnäkymät ovat kuitenkin edelleen epävarmat, ja riskin suuruus vaihtelee suuresti.

(24) Unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden lisäksi olisi perustettava samanlaisessa operatiivisessa ja talousympäristössä toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien vertailuryhmät suorituskykytavoitteiden arvioimiseksi kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella. Näitä ryhmiä perustettaessa olisi otettava huomioon kunkin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan ilmatilan vaativuus, liikenteen määrä ja vaihtelevuus, elinkustannukset ja lennonjohtajien yksikkötyökustannukset.

(25) Tämän täytäntöönpanopäätöksen hyväksymisajankohtana vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden ja varoituskynnysten arvojen olisi pysyttävä vakaina, vaikka unionin lainsäädäntöä ei enää sovellettaisi Yhdistyneeseen kuningaskuntaan myöhempänä ajankohtana eikä erosopimus olisi tullut voimaan. Jos näin todellakin kävisi, se ei vaikuttaisi merkittävästi kyseisten arvojen määrittämiseen. Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella määräytyvät jäsenvaltioiden lukumäärästä riippumattomien tekijöiden perusteella. Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella riippuvat lentoradoista, eikä sillä ole merkitystä, ulottuvatko lentoradat vain jäsenvaltioiden vai myös kolmansien maiden ilmatilaan. Kapasiteettiin ja kustannustehokkuuteen liittyvillä suorituskyvyn kannalta keskeisillä osa-alueilla on unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden osalta tehty laskelmia, joiden mukaan Yhdistyneen kuningaskunnan unionista eroamisesta aiheutuvat vaikutukset olisivat vähäisiä eivätkä näin ollen edellyttäisi muutoksia näihin tavoitteisiin riippumatta siitä, mikä skenaarioista toteutuu. Se, sovelletaanko Yhdistyneeseen kuningaskuntaan unionin oikeutta vai erosopimusta päivänä, jona tämä täytäntöönpanopäätös tulee voimaan, vai sovelletaanko kumpaakaan näistä kahdesta skenaariosta, vaikuttaisi kuitenkin määritettyjen kustannusten perusarvoon, määritetyn yksikkökustannuksen perusarvoon ja vertailuryhmiin.

(26) Tässä päätöksessä säädetyt toimenpiteet ovat yhtenäisen ilmatilan komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Soveltamisala

Tätä päätöstä sovelletaan täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 7 artiklassa tarkoitettuun kolmanteen viiteajanjaksoon.

2 artikla

Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä I olevan 1 jakson 1.1 kohdassa tarkoitetut unionin laajuiset suorituskykytavoitteet turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella, jotka palvelujen tarjoamiseen sertifioitujen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on määrä saavuttaa vuoden 2024 loppuun mennessä, vahvistetaan seuraavien turvallisuudenhallinnan tehokkuustasojen mukaisesti:

a) vähintään taso C turvallisuuden hallintaa koskevissa tavoitteissa ”turvallisuuskulttuuri”, ”turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet”, ”turvallisuuden varmistaminen” ja ”turvallisuuden edistäminen”;

b) vähintään taso D turvallisuuden hallintaa koskevassa tavoitteessa ”turvallisuusriskien hallinta”.

3 artikla

Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä I olevan 1 jakson 2.1 kohdassa määritetyt unionin laajuiset suorituskykytavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella ilmaistaan tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena, mitataan keskimäärin lennettynä ylimääräisenä etäisyytenä isoympyräetäisyyteen verrattuna ja ne saavat olla prosenttimääräisesti enintään seuraavat: 2,53 prosenttia vuonna 2020, 2,47 prosenttia vuonna 2021, 2,40 prosenttia vuonna 2022, 2,40 prosenttia vuonna 2023 ja 2,40 prosenttia vuonna 2024.

4 artikla

Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä I olevan 1 jakson 3.1 kohdan mukaisesti kapasiteettiin liittyvänä suorituskyvyn kannalta keskeistä osa-aluetta koskevana unionin laajuisena suorituskykytavoitteena on, että lennonvarmistuspalveluista johtuva keskimääräinen reitinaikainen ATFM-viivästys on enintään 0,9 minuuttia lentoa kohti vuonna 2020, 0,9 minuuttia lentoa kohti vuonna 2021, 0,7 minuuttia lentoa kohti vuonna 2022, 0,5 minuuttia lentoa kohti vuonna 2023 ja 0,5 minuuttia lentoa kohti vuonna 2024.

5 artikla

Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella

1. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä I olevan 1 jakson 4.1 kohdassa määriteltyinä unionin laajuisina suorituskykytavoitteina kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn kannalta keskeisellä osa-alueella on, että unionin laajuisesti määritetyn lentoreitillä annettavien lennonvarmistuspalvelujen keskimääräisen yksikkökustannuksen vuosimuutos on -1,9 prosenttia vuonna 2020, -1,9 prosenttia vuonna 2021, -1,9 prosenttia vuonna 2022, -1,9 prosenttia vuonna 2023 ja -1,9 prosenttia vuonna 2024. Vuosimuutos lasketaan alkaen 3 kohdassa määritetyn yksikkökustannuksen perusarvosta.

2. Määritettyjen kustannusten perusarvo on

a) 6 245 065 000 euroa vuoden 2017 hintoina, jos unionin oikeuden soveltaminen Yhdistyneeseen kuningaskuntaan lakkaa päivänä, joka edeltää tämän täytäntöönpanopäätöksen voimaantuloa, eikä Yhdistyneen kuningaskunnan kanssa tehty erosopimus ole tullut voimaan mainittuun päivään mennessä;

b) kaikissa muissa tapauksissa 7 047 092 000 euroa vuoden 2017 hintoina.

3. Määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo on

a) 49,29 euroa vuoden 2017 hintoina, jos unionin oikeuden soveltaminen Yhdistyneeseen kuningaskuntaan lakkaa päivänä, joka edeltää tämän täytäntöönpanopäätöksen voimaantuloa, eikä Yhdistyneen kuningaskunnan kanssa tehty erosopimus ole tullut voimaan mainittuun päivään mennessä;

b) kaikissa muissa tapauksissa 50,65 euroa vuoden 2017 hintoina.

6 artikla

Varoituskynnykset

1. Jäsenvaltiot voivat pyytää suorituskykysuunnitelmiin sisältyvän yhden tai useamman suorituskykytavoitteen tarkistamista täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 18 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaisesti, jos

a) Eurocontrolin vahvistaman tosiasiallisen liikenteen poikkeama täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan mukaisesti hyväksytyssä suorituskykysuunnitelmassa esitetystä liikenne-ennusteesta tietyn kalenterivuoden aikana on vähintään 10 prosenttia IFR-tapahtumista;

b) Eurocontrolin vahvistaman tosiasiallisen liikenteen poikkeama täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan mukaisesti hyväksytyssä suorituskykysuunnitelmassa esitetystä liikenne-ennusteesta tietyn kalenterivuoden aikana on vähintään 10 prosenttia palveluyksiköistä.

2. Jäsenvaltiot voivat pyytää suorituskykysuunnitelmiin sisältyvän yhden tai useamman suorituskykytavoitteen tarkistamista täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 18 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaisesti, jos komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/123 ([5]) 9 artiklan 4 kohdan a alakohdan ja 9 artiklan 8 kohdan mukaisten verkon operaatiosuunnitelman kausipäivitysten tuloksena saatavat viitearvot poikkeavat suorituskykysuunnitelman laatimishetkellä saatavilla olevan viimeisimmän verkon operaatiosuunnitelman version viitearvoista vähintään

a) 0,05 minuuttia olevalla reitinaikaisella ATFM-viivästyksellä, jos suorituskykysuunnitelman laatimishetkellä saatavilla olevan viimeisimmän verkon operaatiosuunnitelman version viitearvona on alle 0,2 minuutin reitinaikainen ATFM-viivästys; tai

b) 0,04 minuuttia olevalla reitinaikaisella ATFM-viivästyksellä, jota lisätään viidellä prosentilla suorituskykysuunnitelman laatimishetkellä saatavilla olevan viimeisimmän verkon operaatiosuunnitelman version viitearvosta, jos viitearvo on alimmillaan 0,2 minuutin reitinaikainen ATFM-viivästys.

([5]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/123, annettu 24 päivänä tammikuuta 2019, ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen toteuttamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja komission asetuksen (EU) N:o 677/2011 kumoamisesta (EUVL L 28, 31.1.2019, s. 1).

7 artikla

Vertailuryhmät

Samanlaisessa operatiivisessa ja talousympäristössä toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien vertailuryhmät suorituskykytavoitteiden arvioimiseksi kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ovat seuraavat:

a) jos unionin oikeuden soveltaminen Yhdistyneeseen kuningaskuntaan lakkaa päivänä, joka edeltää tämän täytäntöönpanopäätöksen voimaantuloa, eikä Yhdistyneen kuningaskunnan kanssa tehty erosopimus ole tullut voimaan mainittuun päivään mennessä:

   i) Ryhmä A: Saksan, Ranskan, Espanjan ja Italian lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;

   ii) Ryhmä B: Norjan, Ruotsin, Tanskan, Suomen ja Irlannin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;

   iii) Ryhmä C: Tšekin, Kroatian, Slovenian, Unkarin, Slovakian, Bulgarian, Puolan, Romanian ja Portugalin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;

   iv) Ryhmä D: Kyproksen, Maltan, Viron, Latvian, Liettuan ja Kreikan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;

   v) Ryhmä E: Itävallan, Sveitsin, Belgia-Luxemburgin ja Alankomaiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;

b) kaikissa muissa tapauksissa:

   i) Ryhmä A: Saksan, Yhdistyneen kuningaskunnan, Ranskan, Espanjan ja Italian lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;

   ii) Ryhmä B: Norjan, Ruotsin, Tanskan, Suomen ja Irlannin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;

   iii) Ryhmä C: Tšekin, Kroatian, Slovenian, Unkarin, Slovakian, Bulgarian, Puolan, Romanian ja Portugalin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;

   iv) Ryhmä D: Kyproksen, Maltan, Viron, Latvian, Liettuan ja Kreikan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat;

   v) Ryhmä E: Itävallan, Sveitsin, Belgia-Luxemburgin ja Alankomaiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat.

8 artikla

Tämä päätös tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tehty Brysselissä 29 päivänä toukokuuta 2019.

Komission puolesta

Puheenjohtaja

Jean-Claude JUNCKER